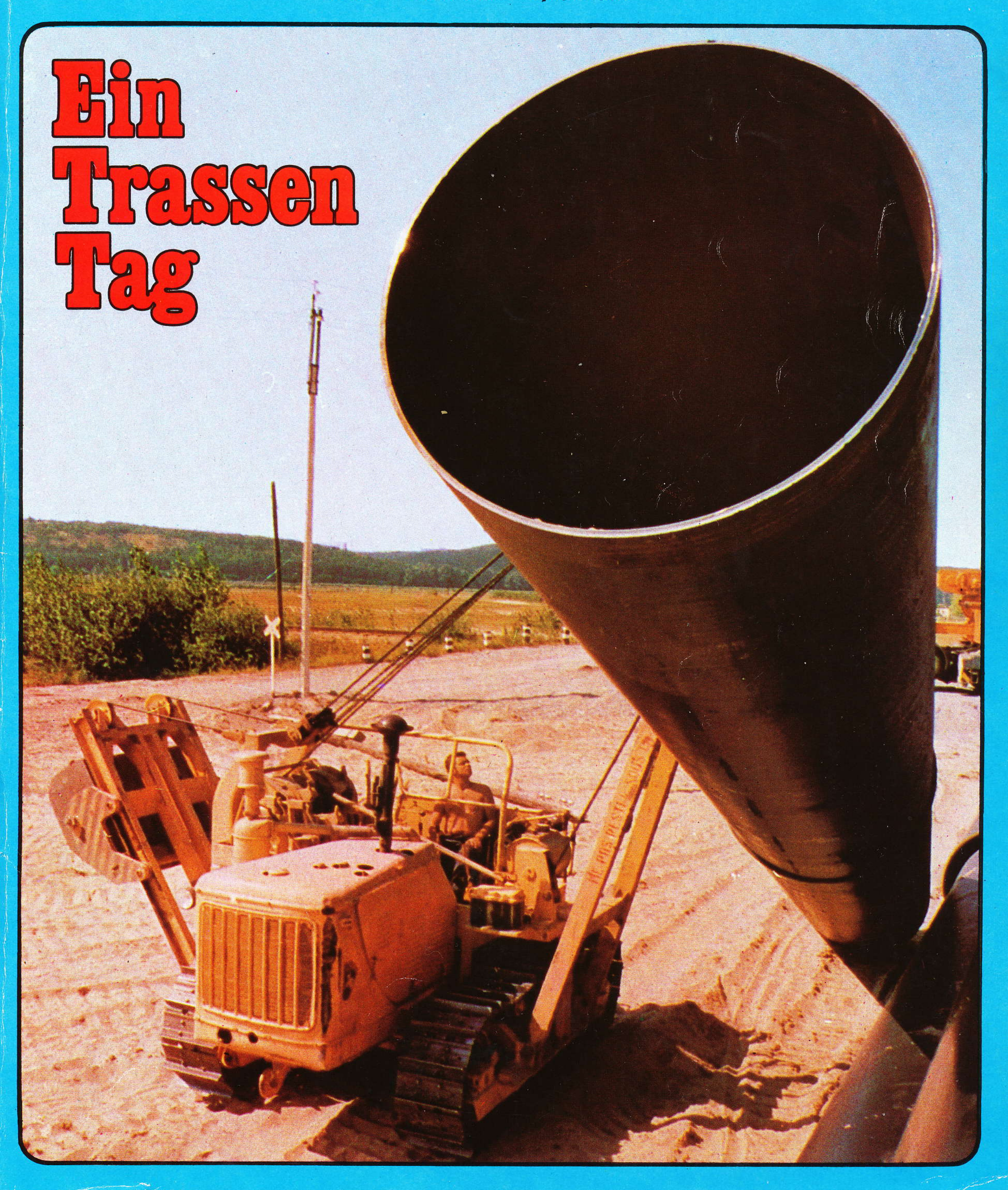
JUGEND + TECHNIK

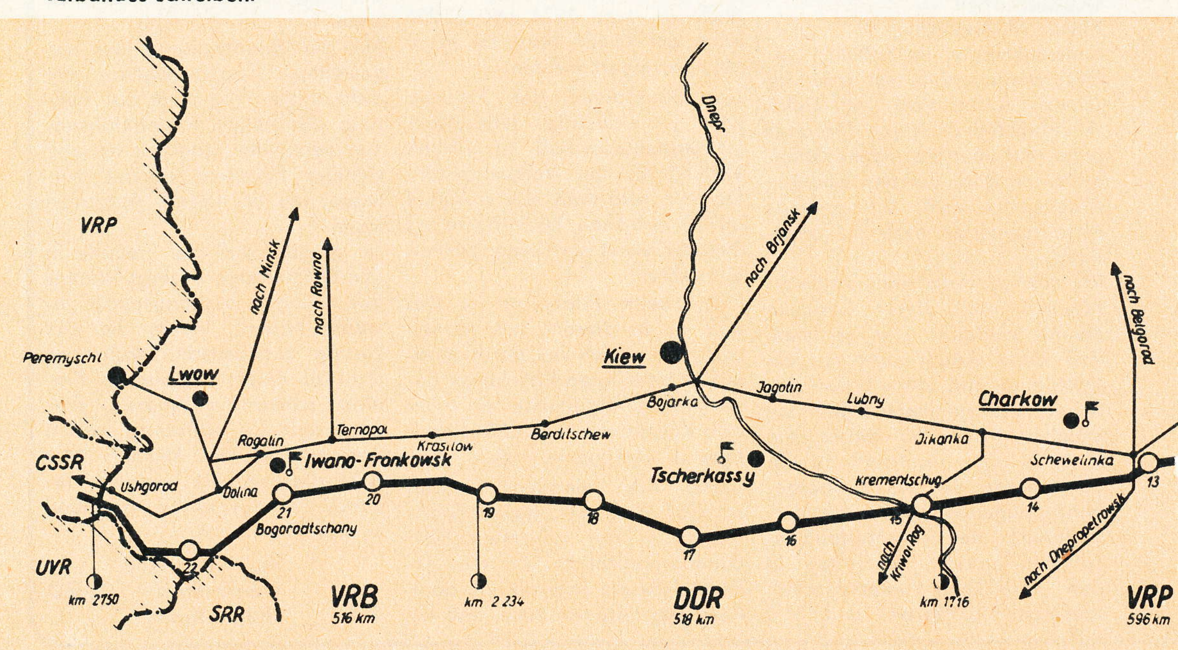
Heft 3 März 1976 1,20 Mark

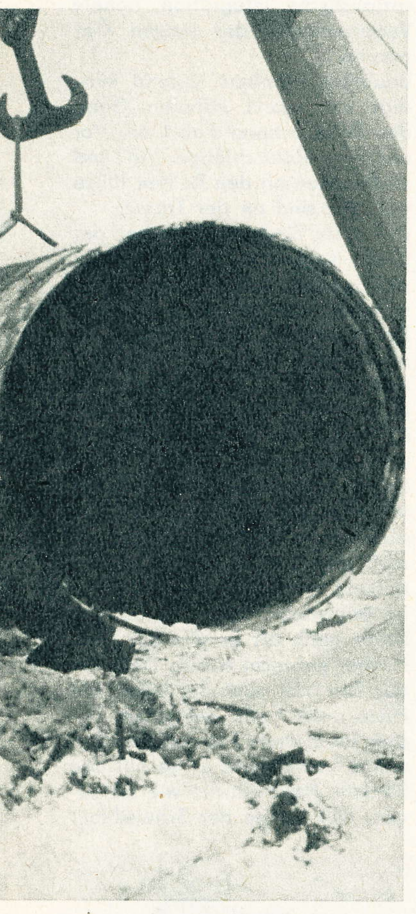


Ein Trassen Tag



Ein kühler, unfreundlicher Morgen kündigt im Wohnlager Krementschug den neuen Tag an. Noch etwas schlaftrunken schieben sich Schweißer, Maschinisten und Schleifer in den Speisesaal. Tagaus, tagein gehören sie zu den ersten, die zum Frühstück kommen, denn immerhin haben sie bis zu ihrem Arbeitsort direkt an der Trasse einen Anfahrtsweg von über einer Stunde. Also klingelt der Wecker ein bißchen früher.
Der heiße Kaffee tut gut. Draußen läuft schon der Bus warm, der sie dann zur Schweißbase Swetlowodsk bringen wird. Wieviel Meter vorgestrecktes Rohr werden sie wohl heute schaffen?
Über jene junge Abeiter soll hier erzählt werden, die dafür sorgen, daß der DDR-Abschnitt der RGW-Erdgasleitung Orenburg – Westgrenze UdSSR, unser Zentrales Jugendobjekt Drushba-Trasse, im II. Quartal 1978 termingerecht und in hoher Qualität übergeben wird.
Über FDJler soll berichtet werden, die mit ihrer Arbeit in der Sowjetunion ein weiteres Kapitel der jetzt dreißigjährigen Geschichte unseres Jugendverbandes schreiben.

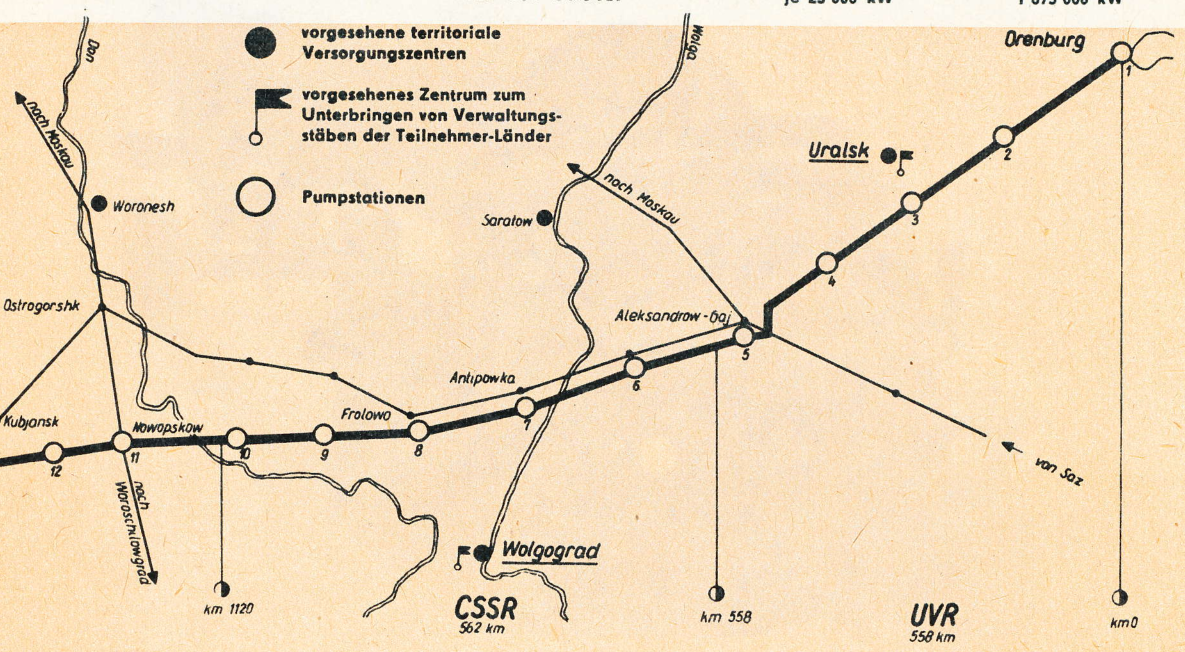




Ungefähr vierzig Minuten dauert die Fahrt von Krementschug, dem östlichen Beginn unserer Drushba-Trasse, bis zur Schweißbase Swetlowodsk. Und obwohl es nur 12 Kilometer sind, brauchen wir fast die gleiche Zeit von der Base bis zur eigentlichen Trasse. Bauleiter Manfred Lippold hatte ein wenig mitleidig gelächelt, als ich vorschlug, mit dem „Moskwitsch" zur Trasse zu fahren. Das ginge doch bestimmt schneller. Aber er zeigte auf seinen UAS-Jeep. Als wir dann schließlich am Ausgang des kleinen Dörfchens Pawlowka ins Gelände abbiegen, verstehe ich, daß der Bauleiter so auf „Allrad-" und „Vorderradantrieb" schwört. Denn nun beginnt eine regelrechte Poltertour, oder besser: eine Schlammtour. Manfred muß die Strecke aus dem „ff" kennen. Fast automatisch kommen die Hinweise, sich kräftig festzuhalten, wenn er die Spur wechselt.

Manfred Lippold findet überdies die Zeit, mich ein wenig einzustimmen auf die „Rohrschlange" und die Arbeit der Vorstreckkolonnen. So werden die Brigaden fachmännisch genannt, die draußen vor Ort bei Wind und Wetter die Rohre und Sektionen zum Strang verschweißen. Seit dem 1. November 1975 wird nun schon an der Trasse geschweißt. Und den Kilometer 1734, wo die Jungs begannen, haben sie schon weit hinter sich gelassen. Immerhin: Bis zum IX. Parteitag der SED sollen vierzig Kilometer Rohr vorgestreckt und zwölf Kilometer komplett verlegt sein. „An Rohren mit einem Durchmesser von 1,42 Metern wurde in unserer Republik noch nie geschweißt", erzählt Manfred Lippold. Im Telegrammstil efahre ich, wie sich junge Schweißer aus allen Gegenden der DDR auf ihren Einsatz in der Ukraine vorbereitet haben:

Länge der Erdgasleitung (Trasse)	**2750 km**
Länge der verlegten Rohre	**2855 km**
darunter mit Rohrdurchmesser 1420 mm	**2750 km**
und mit Rohr 1000 mm	**75 km**
Metallbedarf (Stahl x-60)	**1 700 000 Tonnen**
Arbeitsdruck	**75 kg/cm²**
Zahl der Pumpstationen	**22**
darunter auf gemeinsamen Plätzen	**7**
Installierte Gesamtkapazität der Gaspumpstationen (Aggregate) je 25 000 kW	**1 675 000 kW**



Schema der Trasse für die Erdgasleitung Orenburg—westliche Grenze der UdSSR

„Lehrgänge im Schweißerausbildungszentrum Neukirchen bei Borna, Arbeit an einer kleineren Leitung bei Lauchhammer und schließlich Generalprobe bei sowjetischen Spezialisten in Dunajewzy, einem westlichen Abschnitt der Erdgasleitung." Ein Kunststück, das alles im Kopf zu speichern. Doch wie soll man mitschreiben, wenn die Hände nach allen möglichen Griffen im UAS suchen? Die poltrige Schlammfahrt hat noch kein Ende.

Für den VEB Ferngasleitungsbau Engelsdorf, er ist der Hauptauftragsnehmerbetrieb der Drushba-Trasse für das Verlegen der Leitung, ist diese Aufgabe also Neuland – für den Direktor wie für den Schweißer. „Und mit dem Trainieren war's schließlich vorbei, als unsere FDJler an die Trasse kamen", erläutert der Bauleiter. „Obwohl die jungen Schweißer teilweise viele Qualifikationen vorweisen können, mußten sie auf der Schweißbase in Swetlowodsk eine Testnaht bringen. Diese wurde mit allen möglichen technischen Hilfsmitteln untersucht – unter anderem auch mit einer Isotopen-Kamera." Erst dann wurden die Jungs für die Arbeit zugelassen. Einige schafften es nicht auf Anhieb, mußten mehrere Anläufe nehmen. „Hier werden halt Fachleute gebraucht", schlußfolgert der Bauleiter am Lenkrad. Er findet es goldrichtig, daß die Partei diesen Auftrag dem Jugendverband übertragen hat. „Mit unserem Jugendobjekt schreiben wir gewissermaßen ein neues Kapitel der Chronik bedeutender Jugendobjekte." Jener Chronik, die im Frühjahr 1949 begann, als Tausende FDJler dem Aufruf folgten, für den damals einzigen Hochofen im Osten Deutschlands, in der „Max-Hütte" bei Unterwellenborn, eine fünf Kilometer lange Wasserleitung zu bauen. „Max braucht Wasser" hieß das Motto. Zu jener Zeit hatte „Max" ähnliche Bedeutung, wie sie heute unsere Drushba-Trasse besitzt. Die Jugendobjekte der FDJ waren und sind Gradmesser unserer gesellschaftlichen Entwicklung. Und die Drushba-Trasse von heute, das heißt neue Qualität in der Zusammenarbeit der sozialistischen Staaten, das heißt sozialistische Integration, höhere Verantwortung der jungen Generation.

Bauleiter Manfred Lippold kündigt mit einem höheren Gang das Ende unserer Fahrt an. Vor uns eine Rohrschlange. Ab und zu flammen an den Rohren Blitze auf. Wir sind an der Trasse.

Der erste Eindruck ist immer der beste, sagt man. Nun, ich kann nicht gerade behaupten, daß es mir hier ausgesprochen gefällt. Zuerst! Ein scharfer Wind pfeift über den Acker, weit und breit kein Strauch. Der Schlamm ist knöcheltief und im Stillen fluche ich, nicht die Gummistiefel mitgenommen zu haben. Hinzu kommt das Gebrumme der schweren Raupenkrane, das Gesurre der Schweißaggregate. Man muß sich erst auf die neue Umgebung einpegeln.

Im Bauwagen gibts Tee. Er war sicher heiß, als er von der Base hierher gebracht wurde. Doch mit der Zeit hält auch der Kübel die Hitze nicht mehr. Bei einem Becher lauwarmen Tees also hocken einige vermummte Jungs auf den Bänken. Rauchpause, wie sie sagen. Die bringe der Schweißtakt

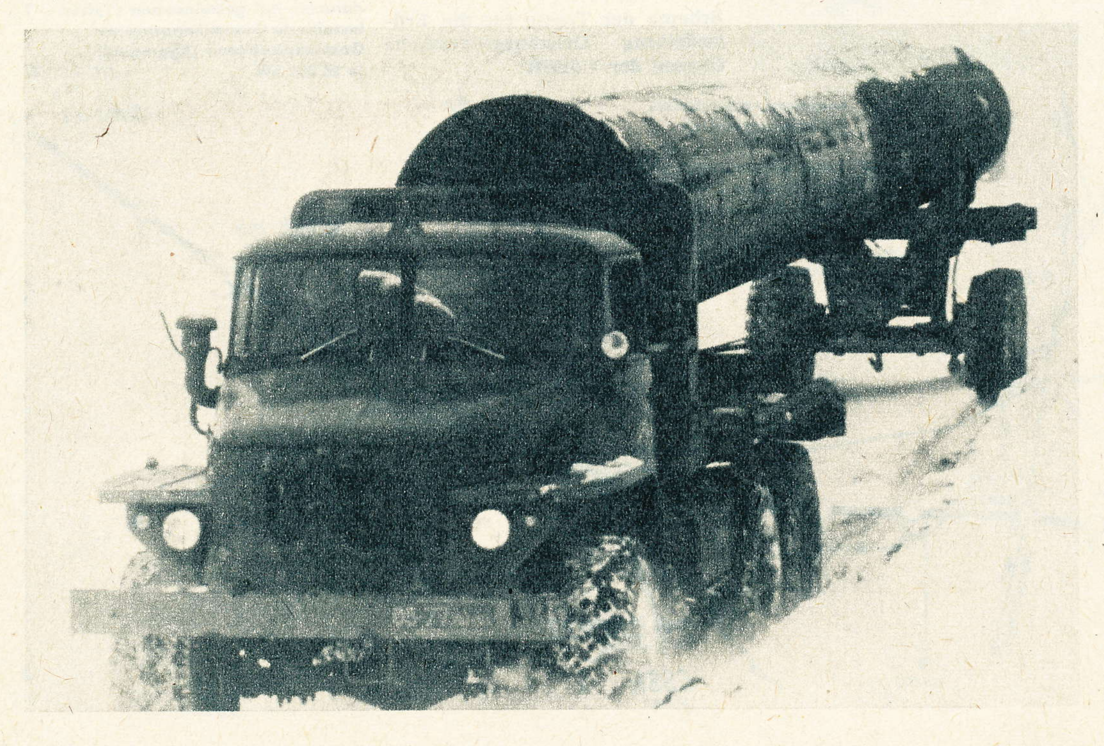
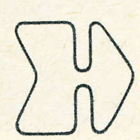


Abb. links
Rohrsektionstransporter: Zugmaschinen, die Sektionen von über 20 Metern Länge transportieren können, eine Last von immerhin etwa 14 Tonnen!

Abb. unten
Wassili Usik: „Wenn ich die Dinger schon an die Trasse bringe, dann möchte ich auch für das ordentliche Absetzen sorgen!“



mit sich. Hartmut Geißler, einer der Schweißer, klärt mich auf. „Geschweißt wird rund um das Rohr. Und mit einem Durchmesser von 1,42 Meter ist genug Platz für vier Schweißer. Jeder hat seinen genauen Platz. Zwei oben, zwei unten. Eine Naht enthält sechs Lagen. Wir schweißen jetzt die erste Wurzelhaut. Danach kommt die zweite, der sogenannte Hotpaß, dann zwei Fülllagen und zum Schluß die Decklage. Die sechste Lage schließlich wird von innen geschweißt. Die Wurzel schweißen wir mit Spezial-Elektroden."
Die Wagentür geht auf. Wie auf Kommando stehen die beiden Schleifer auf. Sie müssen sich sputen und die Schlacke von der Schweißlage so schnell wie möglich abschleifen, damit die nächsten Schweißer ans Rohr können. So geht es immer im gleichen Takt. Schweißen, Schleifen, Schweißen und wieder Schleifen. Lage für Lage, Naht für Naht. Sieben Nähte je Tag sind zu schaffen, das sind summa summarum etwa 140 Meter vorgestreckten Rohres an einem Tag, wenn man davon ausgeht, daß eine Sektion von zwei Rohren die ungefähre Länge von zwanzig Metern hat. Vorbereitet wird sie auf der Schweißbase in Swetlowodsk.
Wir stapfen durch den Schlamm zum Rohr. Zwei Sektionen werden angepaßt, und das möchte man schon erleben. Die Zentriervorrichtung ist in die eine Rohrmündung eingeführt, der nachfolgende dicke Brummer kann also angepaßt werden. Nun beginnt das Millimeterspiel. Die Sektionen müssen auf einen Abstand von zwei Millimetern gebracht werden, so verlangt es die Schweißtechnologie. Klaus Nagel ist der „Dirigent". Die stumme Zwiesprache mit dem Kranführer beginnt. Erster Versuch: Fünf Millimeter Abstand, das sind drei zuviel. Zweiter Versuch: Der Abstand ist immer noch zu groß. Beim dritten klappt es. Klaus bekommt langsam Übung. Zu Hause, im Sprengstoffwerk Schönebeck hatte er natürlich keine Gelegenheit, gerade diesen Arbeitsgang zu trainieren.
Der Schweißtakt kann von Neuem beginnen.
Ab und zu hört man an den Rohren lautes Fluchen. Diesmal ist's Günter Haas, der Berliner. Aus dem Werkzeugmaschinenkombinat „7. Oktober" kommt er. Die Arbeit dort war sicher angenehmer, meist ein Dach über dem Kopf. Jetzt flucht er – hat wieder mal von oben einen Funken in den Hals bekommen: „Wird Zeit, daß endlich die Hauben anlanden!" Und Günter meint damit die Überkopfhauben, die bei uns in der Republik eigens für die Trasse hergestellt wurden, aber immer noch nicht an der Trasse sind. Ähnlich war es auch bei den Schweißzelten, die verspätet kamen, und es jetzt den Leuten ermöglichen, auch bei Wind, Schnee und Regen zu schweißen. Es läuft nicht alles wie am Schnürchen. Und eigentlich kleine Problemchen können plötzlich Pobleme werden. Auf einer solchen Baustelle, knapp zweitausend Kilometer von zu Hause entfernt, muß sich noch vieles einspielen, auch was die Zulieferungen betrifft.
Natürlich ist es interessant für mich, zu erfahren, mit welchen Motiven die Jungs hier an die Arbeit gehen. Jeder Tag bei Schlamm und Schnee. Hartmut Geißler sieht das so: „Jeder von uns ist mit unterschiedlichen Vorstellungen an die Trasse gekommen. Und manche, die doch ein wenig vom Abenteuer in der Ukraine geträumt haben, begriffen recht schnell, daß das Abenteuer im Grunde genommen



darin besteht, jeden Tag zuverlässig die Arbeit zu machen. Ich glaube, in diesem Sinne mußten wir uns alle erst richtig über unseren Auftrag klar werden. Und die Motive sind bei uns ebenso unterschiedlich. Sie heißen: Ein Stückchen unserer sozialistischen Integration meistern, dem Kollektiv zu Hause alle Ehre machen und vieles andere mehr. Natürsich freut sich jeder, wenn er für seine Arbeit auch gutes Geld verdient. Und noch eines: Die Rohre kommen aus kapitalistischen Ländern. Beim Verarbeiten stellte sich ihre teilweise sehr schlechte Qualität heraus. Sicher haben diese Kapitalisten auch ihre Motive dafür. Uns kann es nur im Willen beflügeln, termin- und qualitätsgerecht zu arbeiten."

So unterschiedlich auch die persönlichen Motive der Trassenbauer von heute und FDJler vergangener Jugendobjekte sein mögen: Einen gemeinsamen Nenner haben sie alle – der FDJler, der beim Bau der Wasserleitung zur Maxhütte dabei war, der junge Talsperrenbauer, der Anfang der fünfziger Jahre Sosa mit erbaute, oftmals mit knurrendem Magen, und der junge Trassenbauer von heute, der in der Sowjetunion mithilft, daß Ende der siebziger Jahre jährlich 15,5 Milliarden Kubikmeter Orenburger Erdgas durch „seine" Leitung in die sozialistischen Länder strömen. Es ist die dem Jugendverband eigene Tradition, überall dort mit anzupacken, wo es für die Republik am nützlichsten ist. Immer wurden der FDJ der Zeit entsprechend volkswirtschaftlich wichtige Objekte übertragen.

Für die Drushba-Trasse arbeiten viele Betriebe der DDR. Hier an der Trasse lernt man indirekt einige von ihnen kennen. Das Zentralinstitut für Schweißtechnik Halle entwickelte gemeinsam mit dem Ferngasleitungsbau eine neue Schweißtechnologie für die Arbeit an den Großrohren: das Fallnahtschweißverfahren. Es ermöglicht eben den gleichzeitigen Einsatz von zwei bis vier Schweißern am Rohr, welche auch erforderlich sind, um das Erkalten des Stahles zu verhindern. Vom Brennstoffinstitut Freiberg kommen die zweiteiligen Doppelringbrenner. Sie wurden eigens für die Drushba-Trasse entwickelt. Hartmut Geisler, vormals einer der besten Schweißer in den Leuna-Werken, erklärt mir am Rohr, welche Funktion dieser Brenner hat: „Die Enden der Großrohre werden damit in fünf bis acht Minuten auf 200 Grad Celsius vorgewärmt, bevor wir mit unserem Schweißen beginnen. Ohne unsere Doppelringbrenner wäre die Arbeit an den Rohren kaum möglich, die Schweißnähte würden zu rasch erkalten und reißen". Später erfahre ich, daß dieser Brenner von einem MMM-Kollektiv des Freiberger Institutes in der Rekordzeit von nur knapp einem Jahr entwickelt wurde und ebenso schnell an der Trasse zum Einsatz kam. Ich mußte wieder an jene Überkopfhauben denken, deren Entwicklung bestimmt keine solchen technischen Anforderungen zu erfüllen hatte. Zwei ziemliche Ungetüme nähern sich der Trasse. So jedenfalls muten sie von weitem aus an. Von nahem besehen, entpuppen sie sich als normale Rohrsektionstransporter. Zu meiner Verwunderung sprechen die Kraftfahrer weder sächsisch, mecklenburgisch noch im Berliner Jargon, sondern perfektes Russisch. Wassili Usik und Michael Stojan steuern die schweren Ma-

Schweißzelte ermöglichen bei jedem Wetter zu arbeiten, ob es regnet, stürmt oder schneit
Fotos: Böttcher



Charakteristik der Leitungstrasse

Bezeichnung des Abschnittes	Länge des Abschnittes	Zahl der Hindernisse						
	km	Autostraßen	Eisenbahnen	Moore, Riesel-felder in km	Große Wasser-hindernisse	Kleine Wasser-hindernisse	Gebirgsabschnitt in km	Abtragungen
Orenburg — Aleksandrow-Gaj	558	4	1	—	2	1	—	—
Aleksandrow-Gaj — Sochranowka	562	3	3	14	3	3	—	—
Sochranowka Wolnaja Tereschkowka	596	29	10	10	8	10	—	50
Wolnaja Tereschkowka — Bar	518	66	10	10	5	19	—	130
Bar — Westgrenze	516	76	7	50	10	26	110	190
Insgesamt	2750	178	31	84	28	59	110	370

schinen, helfen damit unseren Trassenbauern, schneller Meter um Meter Rohr vorzustrecken. Aus den Karpaten kommen sie, haben dort schon ihre Bewährungsprobe an unserer gemeinsamen RGW-Erdgasleitung bestanden – genau an ihrem westlichen Ende. Wassili mit seiner stattlichen Pelzmütze auf dem Kopf, die Zigarette im Mundwinkel, steht auf einem Rohr und dirigiert die Ablagerung seiner Sektion. Seinen Kommentar übersetze ich mir ungefähr so: „Wenn ich schon die Dinger an die Trasse bringe, dann möchte ich auch für das ordentliche Absetzen sorgen. In den Karpaten war es nicht anders." Übrigens: Die Begegnung mit diesen zwei sowjetischen Spezialisten ist eines der vielen Beispiele kameradschaftlicher Zusammenarbeit und Hilfe an der Trasse. Bauleiter Manfred Lippold erzählt mir, daß Proben der Schweißnähte unserer FDJler in einem technologischen Institut in Tscherkassy kostenlos geröntgt werden. Unsere Dolmetscher helfen dafür bei der Auswertung von Fachliteratur aus der DDR. Und Gisbert Kietzmann, der jüngste Schweißer der Truppe – er zeichnet sich nicht nur durch seine Jugend sondern auch durch seinen gewaltigen Bart aus – ergänzt verschmitzt lächelnd, daß sich die Kontakte mit der ukrainischen Bevölkerung auch nach Feierabend fortsetzen. Ende des vergangenen Jahres haben sie einen Freundschaftsvertrag mit Komsomolzen einer Krementschuger Fachschule, das heißt, um ganz genau zu bleiben: mit Komsomolzinnen, abgeschlossen. Und seitdem gibt es viele gemeinsame Erlebnisse.

Es ist Vesperzeit. Die Jungs rükken im Wagen zusammen. Ich verzichte freiwillig auf ein Stück Kuchen – den gibts jeden Tag auf den Baustellen der Drushba-Trasse und selbstredend auch vor Ort. Manfred Lippold hat mir gesagt, daß es Zeit werde zurückzufahren. Ich steige also in Erwartung der weniger gemütlichen Schütteltour bewußt mit leeren Magen in den UAS. Während der Fahrt erzählt mir der Bauleiter, daß sie alle, die an der Trasse arbeiten, die Sowjetunion neu entdeckt hätten. Es gäbe wohl nur wenige, die nicht auch eine ukrainische Familie kennengelernt hätten. Die uneigennützige Hilfe durch die sowjetischen Freunde und Genossen erlebe man täglich. Auch das ist Tradition unserer dreißigjährigen FDJ-Chronik, unserer Zentralen Jugendobjekte: Die Freundschaft zur Sowjetunion, wie sie allerorts lebt. Waren es 1949 beim Bau der Talsperre des Friedens in Sosa sowjetische Soldaten, die am Schlagbaum standen und Wache hielten, so halfen uns 1951 Spezialisten aus der Sowjetunion beim Bau des Eisenhüttenkombinates Ost, unterstützten sie uns Ende der fünfziger Jahre auf der Großbaustelle der FDJ – Erdölverarbeitungswerk Schwedt. Und schließlich wurde auch das Kernkraftwerk „Bruno Leuschner" in Lubmin zu einem Bauplatz der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft.

Mit unserem Jugendobjekt Drushba-Trasse haben wir nicht nur ein neues Kapitel der Bewährung und Tatkraft junger Sozialisten von heute aufgeschlagen. Vielmehr spiegelt sich auf unseren Baustellen in der Ukraine die immer enger werdende Verflechtung unserer Volkswirtschaften wider, die neue Qualität der Zusammenarbeit zwischen Werktätigen der Sowjetunion und unserer Republik. Schweißer wie Hartmut Geißler und Günter Haas erleben sie mit.

Peter Böttcher